

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 57/58 (1911)
Heft: 16

Vereinsnachrichten

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die feuerfeste Industrie. Eine Darstellung der zu Verwendung kommenden Rohmaterialien und deren Bestandteile. Anleitung zur Fabrikation feuerfester Produkte aller Art unter besonderer Berücksichtigung der Schamottesteine. Beschreibung der einschlägigen Maschinen, Hilfsapparate und Brennöfen. Die Anwendung der feuerfesten Produkte in verschiedenen Industrien mit Bauverträgen über die Ausführung von Ofen- und Feuerungsanlagen. Von *Paul Werner*, techn. Leiter einer Schamottfabrik. Mit 46 Abbildungen. Wien und Leipzig, A. Hartleben's Verlag. Preis geh. 4 M., geb. M. 4,80.

Les Enroulements industriels des machines à courant continu et à courants alternatifs. Théorie et Pratique. Par *Eugène Marce*, ancien élève des écoles d'Arts et Métiers, ing. dipl. de l'école supérieure d'électricité. Avec une préface de *Paul Janet*, Directeur du Laboratoire central et de l'Ecole supérieure d'Electricité. Paris 1911, Gauthier-Villars, imprimeur-libraire. Preis geh. 9 Fr.

Ueber die Zerstörungen in tunnelartig gelochten Gesteinen. Von *Alph. Leon* und *F. Willheim*. Hiezu 20 Textfiguren und zwei Tafeln. 11. Mitteilung aus dem mechanisch-technischen Laboratorium der k. k. techn. Hochschule in Wien. Sonderabdruck aus der „Oesterr. Wochenschrift für öffentl. Baudienst“. Wien 1910, Verlag von Lehmann & Wentzel, G. m. b. H.

Der Betonpfahl „System Mast“. Ein neues Gründungsverfahren mit „Betonpfählen in verlörener Form“. Von Ingenieur *H. Struif*, ständiger Assistent an der kgl. Techn. Hochschule Berlin. Mit 16 Textfiguren. Berlin 1910, Verlag von Julius Springer. Preis geh. 60 Pfg.

Kerbrösse und Kerbwirkung. Von Privatdozent Dr. *Alph. Leon*. Hiezu 13 Textfiguren und 28 Tafelfiguren. 10. Mitteilung aus dem mechanisch-technischen Laboratorium der k. k. techn. Hochschule in Wien. Wien 1910, Verlag von Lehmann & Wentzel, G. m. b. H.

Elementar-Mechanik für Maschinen-Techniker. Von Dipl.-Ing. *Rudolf Vogdt*, Oberlehrer an der kgl. Maschinenbauschule Essen-Ruhr, Reg.-Baumeister a. D. Mit 154 Textfiguren. Berlin 1910, Verlag von Julius Springer. Preis geb. M. 2,80.

Beanspruchung und Durchhang von Freileitungen. Unterlagen für Projektierung und Montage. Von *Robert Weil*, Dipl.-Ing. Mit 42 Textabbildungen und drei Tafeln. Berlin 1910, Verlag von Julius Springer. Preis geh. 4 M.

Les Substances isolantes et les Méthodes d'isolement utilisées dans l'industrie électrique. Par *Jean Escard*, ing. civ. Paris 1911, Gauthier-Villars, imprimeur-libraire. Preis geh. 10 Fr.

Maschinenelemente. Von *Georg Lindner*, Professor an der Technischen Hochschule zu Karlsruhe. Stuttgart 1910, Deutsche Verlags-Anstalt. Preis geh. M. 8,50, geb. 10 M.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

Bericht über die Fröhlichkeits-Konkurrenz vom 15. März 1911.

Es lag nahe, dem Programm des fröhlichen Abends die Aktualitäten des Vereinslebens der jüngsten Zeit zu Grunde zu legen, und da sei zunächst der Einführung der linksufrigen Zürichseebahn in den Bahnhof Enge gedacht. Sie bildete die Staffage für all den Zauber der losgelassen wurde, indem die Saaltüre in der vordern Ecke mit einem vorgesetzten Tunnel-Portal versehen war, aus dem ein richtiges Normalspurgeleise mit 40 kg-Schienen in den Saal und längs der Fensterwand hinlief. Um der bekanntlich sehr geringen Ueberlagerung des projektierten Tunnels etwas entgegenzukommen, hatte man für dessen Ausmauerung ein scheidelrechtes Gewölbe angewendet, ohne indessen dadurch verhindern zu können, dass das erste unterfahrene Haus sich mit angsterfüllter Miene dem Portal bedenklieh zuneigte. Vorsichtigerweise kündete ein Maueranschlag der Unternehmung an, dass sie jede, auch die vertraglich übernommene Verantwortung für die Ereignisse des Abends von vorneherein ablehne. Nichtsdestoweniger kamen alsbald ohne Störung auf einem Rollwagen von 1,60 × 2,60 m Plattformgrösse der Wirt mit dem Suppenhafen und acht Festungsfarn aus dem Tunnel zu fahren, womit der Betrieb eröffnet war. Der zweite Zug brachte die Kapelle Muth und so gings ergötzlich weiter, denn jede Produktion durfte nicht

anders als via Wollishofertunnel angefahren und auf der rollenden Bühne abgehalten werden.

Von den Produktionen seien genannt eine flott gezeichnete *Schnitzelbank*, zu der M. Häfeli die Begleitstrophen „sang“. Besonders hergenommen wurden darin die Kollegen Kunkler in Nöten auf Monte sacro, der Golfspielende Weissenbach, Gull auf der Mensur mit Sierks, C. Jegher als Museumsdiener Herrn Quartierplan-Keller in die Städtebau-Ausstellung lockend, Moser den Bahnhof Enge suchend, Becker Gross-Zürichs Boden abtastend und noch mancher Andere, vor Allem aber unser hochverehrtes, mit fünf Präsidentschaftskronen geziertes Vereinsoberhaupt Pflughard, in dessen starker Hand alle Zügel zusammenlaufen.

Als weitere „Nummer“ trat unser beliebter *Max Guyer* auf mit einem ungelungenen Vortrag über den Wert der Statistik. Was er uns da aus den Geheimnissen offenbarte, die er auf seiner statistischen Walze zum Privatgebrauch registriert, löste manche stürmische Lachsalve aus. Ebenfalls grossen Beifall fand Architekt *Hans Haller* mit seinen zur Laute gesungenen, feinen, altfranzösischen Liedchen und anderen Stücken bis zum bayrischen Schwalenschär. Weiter produzierte Architekt *Ziegler* ein Projekt für einen beim Rathause über der Limmat schwebenden Löwenzwinger zur Züchtung der Zürcher Wappentiere. Die etwas ausführlichen Erklärungen fanden ein vorzeitiges Ende, indem von ruchloser Hand an einem langen Seil der Bühnenwagen sachte, sachte in den Tunnel zurückgezogen wurde. Diese Zugsabfertigung verschaffte auch dem Löwenzwinger einen vollen Lacherfolg.

Das Hauptstück des Abends aber bildete eine beschränkte Konkurrenz für den *Bebauungsplan Gross-Zürichs*, die von einem aus Rom bezogenen Preisgericht alter Senatoren in weisser Toga beurteilt wurde. Die fünf Bewerber kamen, einer nach dem andern, jeder mit seinem Entwurf angefahren und erklärten der Jury (um ihr das Nachdenken zu ersparen) die Vorzüge ihrer Ideen jeweils persönlich. Dieses Verfahren hat sich als vortrefflich erwiesen, denn es ist doch klar, dass niemand alle Vorzüge eines Entwurfs so genau kennt, wie sein Autor. In der Tat blieben auch alle fünf Entwürfe in engster Wahl und prämiert wurden alle ex æquo mit einer Flasche Rheinauer Korbwein. Einzig der Entwurf M. Häfelis erhielt wegen seiner künstlerischen Qualitäten das Recht der Publikation im Vereinsorgan.¹⁾ Da die Verhandlungen der Jury öffentlich waren, erschien auch die Abfassung eines Juryberichtes überflüssig, ein weiterer Vorzug des neuen Wettbewerb-Verfahrens, das in keiner Phase das Licht der Öffentlichkeit zu scheuen hat. Wir müssen uns daher mit einer ganz kurzen Skizzierung begnügen. Der Entwurf, in dem die Ingenieure des städtischen Tiefbauamtes ihren gepressten Herzen Luft machten, sah vor, um endlich einmal die Grundwasser-Diskussion betr. der Linksufrigen abzuschneiden, links- und rechtsufrige Seebahn zusammenzulegen, als Unterseebahn durch See und Limmat zu führen, dann mit Spitzkehre durch die Sihl aufwärts mit der Sihltalbahn zu vereinigen usw. Hauptvorteil: Wegfall aller Expropriationen; durch Verlegung der Kreisdirektion ins Landesmuseum würde auch der Hauptbahnhof für städtische Zwecke verfügbar u. s. f.

Architekt Bischoff entwickelte Gross-Zürich nach Ansicht der Autoritäten sehr richtig um das „silberne Horn“ des Sees, mit Rapperswil als neuem Zentrum. Nur Stadthaus und Polytechnikum würden als Denkmäler früherer Zeiten erhalten bleiben.

Max Guyer entwickelte ausserordentlich tiefsinnige Grundsätze, die ihn zu einem ganz raffinierten Stadterweiterungssystem führten. „Jedem das Seine“ war sein Leitsatz, der ihn einen Bürgerplatz und eine Sechseläutenstrasse, einen Resolutionsplatz und eine Demonstrationsstrasse schaffen liessen; letztere Strasse kreuzt alle Bahnen à niveau, um den Demonstrationen durch Hemmung des Bahnverkehrs möglichst Nachdruck zu verleihen u. s. w.

C. Jegher zeigte im Masstab 1:50 an einem Planausschnitt, wie man gerade und krumme, breite und schmale Strassen schaffen, kurz allen modernen Stadtplanungsforderungen nachleben kann und dabei doch im Interesse des Schutzes der bestehenden Ortsbilder die Baublöcke so formen und mit Baulinien und andern Schikanen belegen kann, dass das lästige Bauen von selbst aufhört.

Endlich das Beste, Häfelis Entwurf, der seinem Namen alle Ehre macht; ihm lag der Gedanke zu Grunde, dass die Stadt der

¹⁾ Zu unserem lebhaften Bedauern hat die Zensurbehörde aus wichtigen Gründen die Veröffentlichung dieses Planes verboten. Er kann aber von Interessenten besichtigt werden auf der
Redaktion.

Zukunft aus dem Luftschiff an ihrer Form muss erkannt werden können. Und wunderbar: mit strengster Anpassung an die bestehenden Verhältnisse gelang es ihm, Zürichs Stadtbild zu einer auf weissem Sockel tronenden hehren Frauengestalt umzuformen, so zwar, dass schon aus grösster Höhe die Zweckbestimmung der einzelnen Stadtteile und deren organischer Zusammenhang erkannt werden. Es sei nur erinnert an das Forum der Wissenschaften auf der Halbinsel im See, dann an den grossartigen Ausbau der Limmat zu einem, den ganzen Organismus ernährenden Kanalnetz, an die Benützung der Sihl zur Spülung des grossen Hafenbeckens am Limmatspitz, die städtische Milchversorgung auf dem Paradeplatz und dem Münsterhof und an die vielen andern so klar zum Ausdruck gebrachten Stadtteile!

Jedenfalls haben alle Teilnehmer die Ueberzeugung mit nach Hause genommen, dass die Städtebau-Ausstellung nachhaltigen Eindruck gemacht hat, und dass die Kollegen im Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein es verstehen, den wichtigen und ersten Dingen, die sie das Jahr hindurch bewegen, auch einmal eine fröhliche Seite abzugewinnen.

C. J.

Technischer Verein Winterthur

(Sektion des Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Vereins).

PROTOKOLL

der Sitzung vom Donnerstag den 6. April 1911 im Bahnhofsäli.

Vorsitzender: Prof. P. Ostertag. Anwesend: 65 Mitglieder und Gäste.

In den Verein wird aufgenommen Ingenieur Ed. Geilinger. Wegen Wegzug treten aus: Prof. H. Peter und Ingenieur H. Kreissle.

Dr. Valentin, Ingenieur, aus Berlin, hält einen Vortrag über: „Neue Luftschiffmotoren.“

Einleitend betont der Vortragende, dass man hier noch nicht von einer technischen Wissenschaft reden könne, dass vielmehr die Praxis der Theorie noch überlegen sei. Das Problem des mechanischen Flugs war gelöst, als man mit dem Eigengewicht des Motors einschliesslich Brennmaterial und Schmieröl bei 7 kg pro Betriebspferdestärke angelangt war. Heute gehen die Meinungen im Motorbau noch auseinander. Deutsche Motorenfabriken halten am Automobilmotor fest, brauchen aber im Minimum 3 kg pro Pferd, während die Franzosen das Problem von einer unabhängigen, genialen Seite aufgefasst haben und heute Luftschiffmotoren von 1 kg pro Pferd bauen. Immerhin darf man sich durch diese Ziffern nicht blenden lassen, denn der deutsche Motor kann stundenlang laufen, ohne im Gewicht ungünstiger zu werden. Anders der französische Motor. So verbraucht z. B. ein „Gnome“ so viel Brennstoff und Oel, dass nach etwa drei Stunden das Gewicht mit dem eines Daimlermotors ausgeglichen ist. Zudem ist der „Gnome“ nach 300 Betriebsstunden vollständig verbraucht. Dr. Valentin sieht den richtigen Weg in der Mitte zwischen deutschen und französischen Motoren.

An einer sehr interessanten Serie von Lichtbildern zeigt der Vortragende den Uebergang vom Automobilmotor zum eigentlichen

Flugzeugmotor. Durch Anwendung neuer Materialien scheint bezüglich Gewicht nichts weiter erreichbar, dagegen könnte mit Vorteil Luftkühlung an die Stelle von Wasserkühlung treten.

In Lichtbildern werden gezeigt die Motoren der Zeppelin-, Parseval- und der Militärluftschiffe Gross, ferner der österreichische Daimlermotor, der Motor der Werkzeugmaschinenfabrik Oerlikon, der „Anzanimotor“ u. a. Der Vortragende ist der Ansicht, dass die Zeit kommen muss, wo der Flugmotor ganz unabhängig vom Automobilmotor wird, und dass die Zukunft jedenfalls dem Motor mit rotierenden Zylindern gehört. Durch Beispiele wird gezeigt, wie die Nachteile der störenden Seitenkräfte auf die Zylinder, sowie der Zentrifugalkräfte auf die Ventile überwunden werden können. Hingegen bestehen beim Rotationsmotor noch immer die Nachteile der schwierigen Oelzufuhr.

Der Präsident verdankte den sehr interessanten Vortrag über dieses aktuelle Thema bestens. Die anschliessende Diskussion förderte noch manche weitere Details zu Tage, so über die eventuelle Anwendung von Dieselmotoren und über die vermehrte Stabilität der Flugfahrzeuge durch Vergrösserung der Geschwindigkeit.

Schluss der Sitzung 11 Uhr.

Der Aktuar: A. M.

EINLADUNG

zur Sitzung Freitag den 28. April 1911, abends 8 Uhr, im Bahnhofsäli Winterthur.

Vortrag mit Lichtbildern von Herrn Oberingenieur A. L. Caflisch über: „Die Elektrizitätswerke des Kantons Freiburg.“

Gäste können durch Mitglieder eingeführt werden.

Winterthur, den 15. April 1911.

Der Vorstand.

Gesellschaft ehemaliger Studierender

der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht ein junger *Elektroingenieur* mit Sprachkenntnissen für literarische und Propaganda-Arbeiten, von Fabrik elektrischer Apparate. (1677)

Gesucht ein energischer *Bauführer* mit Praxis im Eisenhochbau für die Bauleitung eines Fabrik-Neubaus. Dauer der Arbeit 6 bis 8 Monate. (1678)

Gesucht ein jüngerer *Architekt* zu sofortigem Eintritt in das Bureau einer Baufirma der Ostschweiz. (1690)

On cherche un jeune *ing.-mécanicien*, ayant des aptitudes commerciales et des connaissances d'anglais et d'allemand, pour représenter en France diverses maisons étrangères pour matériel mécanique, en rapport avec un bureau technique. (1691)

Gesucht ein jüngerer *Ingenieur* vertraut mit der Projektierung von Eisenbeton-Konstruktionen; dauernde Stellung. (1692)

Gesucht ein *Betriebsingenieur* zur Ueberwachung der Kesselanlagen (1500 m² Heizfläche), Dampfmaschinen und übrigen Fabrikationsmaschinen für eine Zellulosefabrik in Rumänien. Kontrakt für 2 bis 3 Jahre mindestens. (1693)

Auskunft erteilt:

Das Bureau der G. e. P.
Rämistrasse 28, Zürich I.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Auskunftstelle	Ort	Gegenstand
24. April	Stadtbaupamt	Chur	Erstellung von Betonkanälen für den Mühlbach in Chur, Länge 80 m.
25. "	Stäger, Bahnmeister	Buchs (St. Gallen)	Oelfarbenanstrich der Fassaden des Bahnhofgebäudes Sargans.
25. "	Bueller & Gilg, Architekten	Amriswil (Thurgau)	Schlosser-, Verputz- und Glaserarbeiten, Bodenbeläge für die Stickfachscheule.
25. "	Bollert & Herter, Arch.	Zürich I	Alle Bauarbeiten für den Schulhausbau Neuhausen a. Rh.
25. "	Städt. Bauverwaltung	Aarau	Erd-, Maurer-, Gips- und Zimmerarbeiten zum Schulhaus-Umbau.
26. "	Hochbau-bureau I	Basel	Schlosserarbeiten für einen Transportgang der Schlachthanstalt Basel.
27. "	Stadtbaumeister	Zürich	Verputz-, Gips- und Glaserarbeiten zum Schulhaus an der Kilchbergstrasse.
27. "	Friedr. Häni	Leuzigen (Bern)	Sämtliche Arbeiten und Lieferungen zur Anlage der Wasserversorgung Leuzigen.
28. "	Eidg. Bauinspektion	Zürich,	Erstellung des Kabelnetzes und der Hausinstallationen für die elektrische
		Clausiusstrasse 37	Beleuchtung der Kasernenanlagen in Bülach und Kloten.
29. "	Direktion der eidg. Bauten	Bern	Versch. Bauarbeiten für eine Operationshalle des Kavallerie-Remontendepots,
30. "	J. B. Broger	Appenzell	Ausführung einer Ufermauer an der Sitter mit Nebenarbeiten.
30. "	Gemeinderat	Ragaz (St. Gallen)	Erstellung von 600 lfd m Strassenschalen.
1. Mai	Schneider & Sidler, Arch.	Baden (Aargau)	Zimmer-, Dachdecker-, Spengler- und Gipsarbeiten zum Schulhausbau Frick.
1. "	Stadttingenieur	Schaffhausen,	Unterbauarbeiten und das Legen des Oberbaues für die doppelspurige Geleise-
		Stadthaus	anlage der Schaffhauser Strassenbahn: Güterbahnhof-Neuhausen.
1. "	Obering. d. S. B. B., Kr. III	Zürich	Rohbauarbeiten zum neuen Aufnahmegebäude, Station Pfungen-Neftenbach.
1. "	Eugen Studer, Architekt	Solothurn	Glaser-, Schreiner-, Gips- und Verputzarbeiten für den Schulhausbau Lostorf.
2. "	W. Schaefer, Architekt	Weesen (St. Gallen)	Alle Bauarbeiten für das neue Schulhaus in Weesen.
2. "	Prof. Dr. G. Gull	Zürich,	Erdarbeiten zur Herrichtung des Bauplatzes für das Naturwissenschaftliche
		Polytechnikum, Erdgeschoss	Institut des Polytechnikums in Zürich (Totalaushub rund 41 000 m ³).
6. "	Gemeindeschreiberei	Erlenbach (Bern)	Lieferung und Erstellung einer Hydrantenanlage in Erlenbach.
15. "	Bureau der Bauleitung	Rorschach (St. Gall.)	Gewinnung von rund 2 000 000 m ³ Kies für den Diepoldsauer Durchstich.